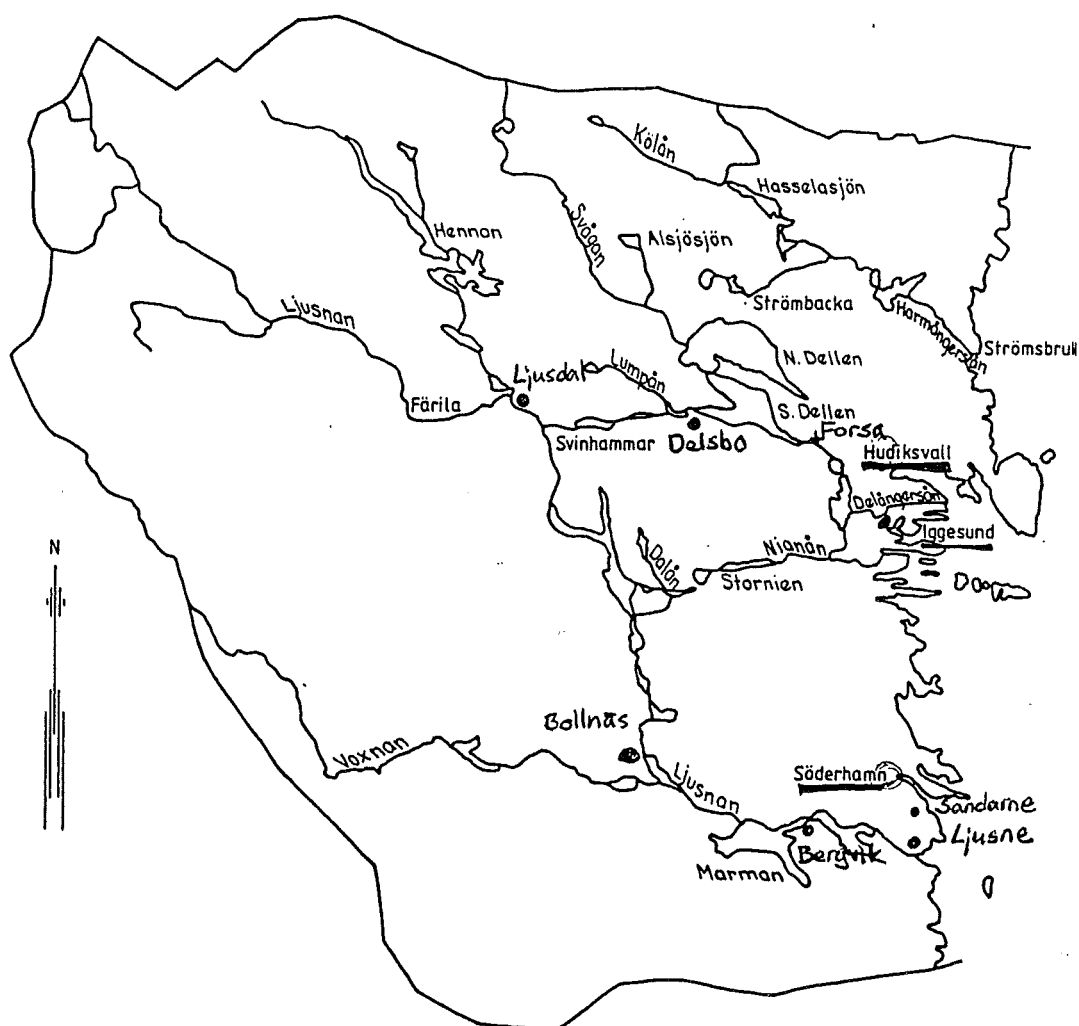


SÅGVERK OCH KOMMUNIKATIONER I HÄLSINGLAND UNDER 1800-TALET

Hedvig Lindhe jk 91/95



Inledning

Hälsingland ligger i södra norrland och angränsar till landskapen Gästrikland i söder, Dalarna och Härjedalen i väster och Medelpad i norr. Landskapet är till största delen mjukt kuperat s k bergkullterräng med något större höjdskillnader i väster (flertal toppar över 600 m ö h). 80 % av Hälsinglands yta är skogtäckt och av den mogna skogen utgör tall och gran 95 % (1994). Landskapet är varitonsrikt med stora öppna odlingsbygder längs älvarna och de stora sjöarna. Genom sitt geografiska läge gavs Hälsingland redan tidigt en nyckelposition i handeln mellan Norden och kontinenten. Redan under medeltiden fanns väl etablerade handelsförbindelser i öst-västlig riktning. Städerna Hudiksvall (1582) och Söderhamn (1620) anlades tidigt för att staten skulle kunna kontrollera och beskatta den omfattande handel med produkter från skogen, jordbruket och hantverket som bönderna bedrev.

Under 1600-talet började den långa bruksepoken som kulminerade under 1700-talet. De stora skogarna gav riklig tillgång på ved för framställning av träkol och malm kunde hämtas från Bergslagen. Som på många andra ställen i landet svedjades skogen av bönderna för att ge boskapen bättre bete, något som ej sågs med blida ögon av bergmästarna vilka ansåg att värdefullt virke gick förlorat.

Sågverk och kommunikationer i Hälsingland vid 1800-talets mitt

Sågverksindustrins genombrott var ett svar på den stigande efterfrågan på trävaror i Västeuropa, speciellt England, som följde med industrialiseringen och det den livliga byggverksamheten som den medförde. Englands frisläppande av sina importtullar på trävaror i kombination med den restriktionslättning för handel som skedde i andra länder, inte minst i Sverige, öppnade dörrar för handel över nya gränser.

Sågverkens etablering i Hälsingland hindrades dock av flera anledningar. I enlighet med den gamla brukspolitiken skulle skogarna i första hand förse järnbruken med billigt träkol. Avsaknaden av utbyggda och bra flottleder var inte minst begränsande för trävaruindustrins etablering, dessutom rådde under lagaskifte avverkningsförbud i vissa trakter. Sågverksindustrins pionjärer koncentrerade sina anläggningar till Marman- Bergviken-Söderhamn. Trots att Söderhamn i likhet med Hudiksvall inte ligger vid en flodmynning blev staden ändå den naturliga utskeppningshamnen för närbelägna industrier.

Härpå följer några korta data om fyra pionjärföretag i södra Hälsingland.

Firman *James Dickson & Co* förvärvade Sandarne lastageplats av Söderhamns stad 1852. Aktiv vid Ljusnan var främst Oscar Dickson, son till pionjären i norr, James Dickson d.ä. År 1854 anlade Oscar Dickson Askesta sågverk vid sjön Marman. 1858 stod en bruksjärnväg färdig mellan Askesta och Sandarne och inköp av avverkningsrätter och hemman i Hälsingland, Jämtland och Härjedalen var snart i full gång.

Stockholmsgrosshandlaren *Wilhelm Heinrich Kempe* blev 1948 hälftendelägare i Voxna bruk. Han förvärvade efterhand stora skogar, särskilt kring Voxnan men även uppe i Härjedalen och på några andra håll. Under 1850-talets mitt anlades en större såg i Norrljusne. 1881 sammanförde han alla sina bruk och skogsmarker i Ljusne-Voxna AB.

I början av 1850-talet tillkom Gefleborgs Sågverks Bolag som vid ombildningen till aktiebolag (1852) bytte namn till Bergviks Aktiebolag AB. De första direktörerna i bolaget var tre stockholmsgrosshandlare samt häradshövding Walfrid Enblom som också blev bolagets förste disponent (1853-1857). Grosshandlare Pontus Kleman, bolagets andre disponent, skall ha varit med redan vid bolagets tillkomst och förmedlat engelskt kapital till bolaget. 1867 gick bolaget i konkurs, rekonstruerades med engelskt kapital och ombildades 1877 till Bergvik & Ala AB och 1888 till *Bergvik & Ala Nya AB*. Bergviksbolaget är ett exempel på direkta engelska investeringar i norrländsk sågverksindustri. Den första Bervikssågen var en vattensåg som var i drift fram till 1916, men redan 1855 byggdes Ala ångsåg, Hälsinglands första ångsåg. Bolaget hade sin brädgård inne i Söderhamn vilket ledde till bygget av järnvägen Bergvik-Söderhamn, i trafik 1861. Skogar förvärvades efterhand i Hälsingland och Härjedalen.

Marmabolaget, grundat 1854, var ett fjärde större företag i Hälsingland. Grundare var Gävleborgsläns förste lantmätare P H Widmark och ett par handlanden i Söderhamn. 1855 byggdes en ångsåg vid sjön Marman och brädgården låg i likhet med Bergviksbolaget inne i Söderhamn. Man fick därmed också stor glädje av järnvägsbygget mellan Bervik-Söderhamn. 1858 ombildades bolaget till aktiebolag.

Som tidigare antytts var avsaknaden av bra flottningsleder en orsak till den sena etableringen av sågverksindustrin vid Ljusnan. Forsar och lugnvatten längs älvens nedre lopp försvårade flottningen, den krävde timmerrännor och bogsering av timmerflottorna. Några naturliga bra hamnar vid älvens utlopp fanns inte heller. Många olika intressenter som motsatte sig flottningen. Man var rädd att de på många ställen låglänta stränderna där olika slags verk var etablerade (kvarnar, linberedningsverk) skulle komma att skadas tillika laxfisket i Ljusneströmmarna.

Ljusnan uppläts för flottning redan 1753. Det gällde flottning av trävaror alla tider av året från Hälsinglands gräns mot Härjedalen ned till Lottefors sågverk i Bollnäs socken. Alltså inte ända fram till havet. Ännu 1851 bestraffades timmerflottning från Marman till havet under tiden 1 juni - 15 augusti med böter. Detta frångick Oscar Dickson genom byggandet av en järnväg från Askesta till Sandarne och sedan mellan Bergvik och Söderhamn.

1851 togs beslutet att undersöka hela Ljusnan ur strömrensningssynpunkt. Detta för att man skulle komma åt att avverka de stora skogarna i nordvästra Hälsingland, Stora Kopparberg och Jämtlands län vid gränsen till Gävleborgs län. Inlandsbefolkningens utkomst och sysselsättning angavs som de starkaste

skälen till åtgärden även om de nya sågverksbolagen naturligtvis var pådrivande intressenter.

Ljusneälvs strömrensings- och flottningsbolag bildades med Dickson, Kempe och Bergvik- och Marmabolagen som ägare. Genom samarbetet rensades Ljusnan ner till skiljestället i Marman. Ränn- och bombyggnader gjordes för att få fram en god flottled. Från 1858 var älven öppen för allmän flottning mot erläggande av viss avgift. Denna avgift fastställdes av landshövdingsämbetet.

Med gemensamma intressen i flottnings-, pris- och lönefrågor, sökte dessa fyra företag tidigt att avgränsa sina intresseområden från varandra vid köp av avverkningsrätter och skogshemman från bönderna. James Dickson & Co skrev 1853-54 avtal med Bergvik- och Marmabolagen om en sådan avgränsning rörande ett stort antal socknar i Hälsingland och Härjedalen.

Från Hudiksvallsdistriktet kom nykomlingar som konkurrerade om avverkningsrätter och bondehemman längs Ljusnan vilket starkt ogillades av trävarubolagen i Söderhamnsdistriktet. Nykomlingarna utgjordes av Hudiksvalls ångsåg AB och dess arvtagare Hudiksvalls Trävaruaktiebolag samt senare också AB Iggesunds Bruk. Med tiden kom dock ett samarbete till stånd på samma sätt som mellan bolagen i Söderhamnstrakten. Hudiksvalls Ångsåg AB blev den femte delägaren i Ljusneälvs strömrensingsbolag (1860).

Hudiksvall höll på att komma på efterkälken. Man behövde lösa transportproblemen från Strömbackaverken gällande brukens utförsel av malm, kol och andra produktionsmedel liksom av livsmedel och diverse andra förnödenheter. Målet var den nybyggda hamnplatsen i Iggesund. Planerna gjordes av en man vid namn P-A Tamm. Norrboån skulle rensas, kanaler och slussar byggas för att få en sjöled från Dellensjöarna till Iggesund. Därifrån ner till hamnen skulle frakten gå via en nyanlagd järnväg. Beroendet av de dyra och otillräckliga landvägsfororna skulle bli mindre. Sjöleden kom att sluta i Forsa sedan magistraten i Hudiksvall låtit bygga en järnväg från Hudiksvall till Forsa (färdig 1860).

Den nya transportleden gav också sågverksindustrin ökade möjligheter. En av intressenterna till denna transportled var ett bolag som hade ett större sågverk under byggnad vid vattendraget mellan Dellen och Forsa kyrka. Med tiden byggdes järnvägstamparna inåt landet från Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall ut och blev tvärbanor till statsjärnvägen. Norra stambanan nådde Bollnäs vid Ljusnan 1878, Ljusdal 1880 och Ånge 1881. Järnvägen Hudiksvall-Forsa fick gott trafikunderlag och byggdes ut till Dellen 1875. Tvärbanorna kunde konkurrera med flottningen. Dels fick man högre försäljningspris på trävaror som legat kortare tid i flottled än de som legat längre, dels var anläggnings- och underhållskostnader dryga och virkesförlusterna stora vid flottning. Järnvägstransporterna blev dessutom betydligt snabbare (jfr upp till tre år för timmer som flottats).

Under 1880-talet flottades i Ljusnan 1,5-2 miljoner stockar per år. Efter mycket om och men lyckades man få till stånd ett byggande av stambanan mellan Ljusdal och Hudiksvall. 1888 stod den färdig vilket förde med sig att den arbetsintensiva flottningen kunde upphöra. Näringslivet hade förhoppningar om uppsving i och med den nya banans tillkomst och skogsvärdet för hemmansägarna inom de vidsträckta skogsområdena väster om Ljusdal i västra Hälsingland och i Härjedalen skulle med största säkerhet komma att stiga.

Norra Hälsinglands järnväg, en smalspårig föregångare till ostkustbanan, byggdes 1896-97 och gav Trävaruaktiebolaget bättre möjligheter att utnyttja skogarna i Bjuråker, Hassela och Bergsjö. I Bergsjö vid kyrkbyn byggdes en mindre ångsåg. Största intressent för denna järnväg var dock Hudiksvalls stad.

I slutet av 1800-talet fanns över Hälsinglands yta ett relativt väl utbyggt kommunikationsnät. Järnväg kom successivt att ersätta transport i sjöar och vattendrag. Transporterna blev enklare och mer tidseffektiva. Det som i första hand hade haft till uppgift att transportera olika varor kom efterhand att utnyttjas även till att transportera människor som behövde resa. Betydelsen av kommunikationer för en väl fungerande industri är uppenbar och belyses mycket väl av utvecklingen under 1800-talets senare hälft.

Referenser

- Montelius, S. (1985). Iggesunds bruk 1685-1869, I: Montelius, S (1985), Iggesunds Bruks historia Del 1, Ljungföretagen, Örebro
- Utterström, G. (1985). Hudiksvalls Trävaruaktiebolag med föregångare, I: Montelius, S (1985), Iggesunds Bruks historia Del II, Ljungföretagen, Örebro
- Norrländsk uppslagsbok (1994), Uppslagsord: Hälsingland band II s.135, Norrlands universitetsförlag, Umeå